

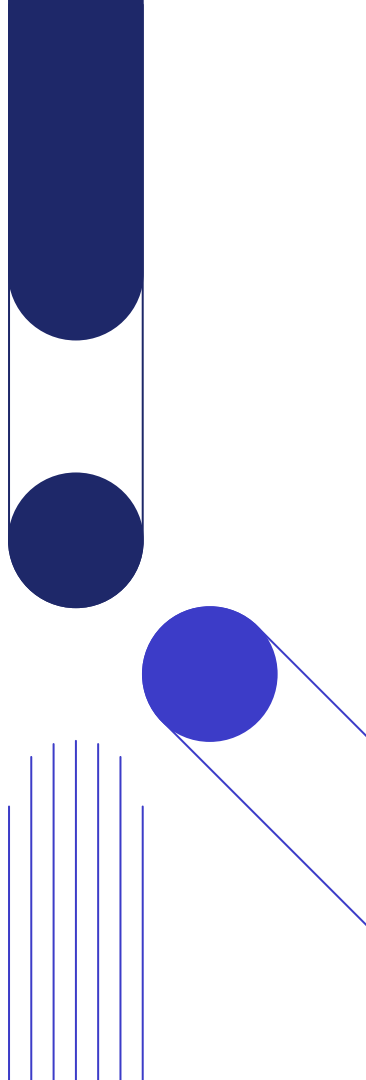
Retningsdrift Brynsbakken – Rådgiver reguleringsplan m/ KU og opsjon for teknisk detaljplan

Markedsdialog



Innledning

- Bane NOR ønsker og informere vår kommende konkurranse: «Retningsdrift Brynsbakken - Rådgiver reguleringsplan m/ KU og opsjon for teknisk detaljplan»
- Målet er å
 - forberede markedet
 - sikre en god konkurranse
 - sikre en ryddig anskaffelsesprosess
 - legge til rette for god kontraktsgjennomføring
 - få tilbakemeldinger fra markedet
- Et utvalg av leverandører vil bli invitert til 1-1 samtale
- Dette dokumentet vil bli publisert på banenor.no



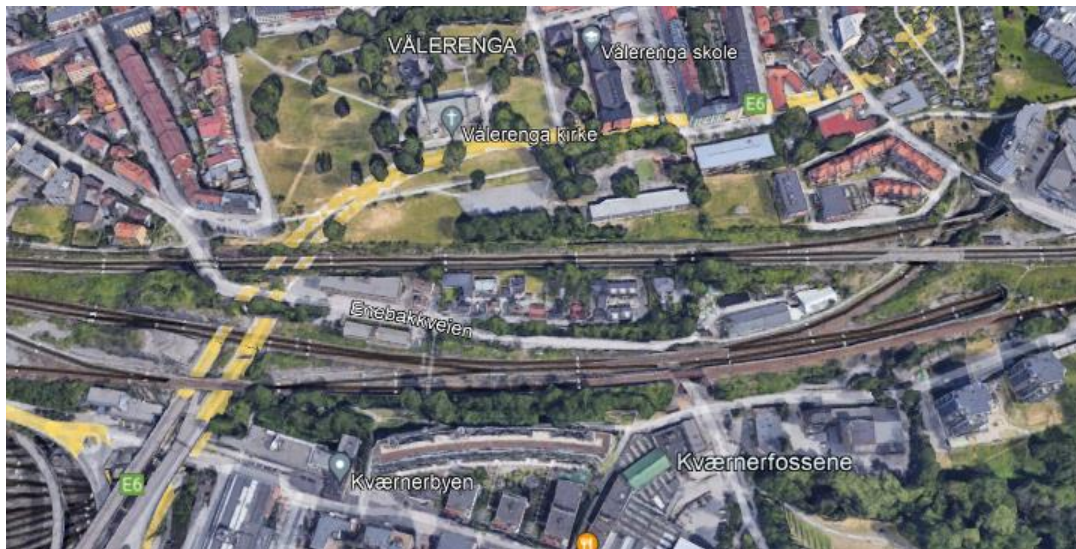
Om prosjektet

Effektpakke E15 Flere tog i Oslovet

Det ble i januar 2022 inngått en avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet (Effektpakke E15). Målet med effektpakken er å gi en tilbudsforbedring for person- og godstrafikk på det sentral Østlandet, og legge til rette for senere tilbudsutvikling på samme strekning og i korridoren. I effektpakken er det blant annet beskrevet mål for antall avganger på ulike toglinjer, og hvor lange togsett det skal tilrettelegges for. Det er en ambisjon om ønsket effekt skal oppnås innen 2030. Brynsbakken vil ikke kunne realiseres før 2032. For å få til denne tilbudsforbedringen, er det behov for å gjøre en rekke infrastrukturtiltak. Ombygging av Brynsbakken til retningsdrift er et av disse tiltakene.

Retningsdrift Brynsbakken

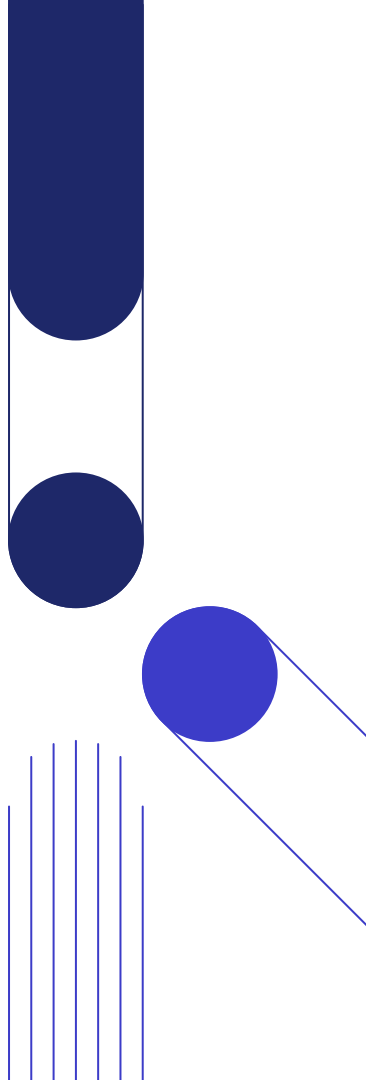
Området som berøres av tiltaket ligger mellom Vålerengaparken og Kværnerbyen. Hovedbanen, Gardermobanen, Gjøvikbanen og godstogsportet går forbi begge sider av boligområdet som berøres.



Om prosjektet

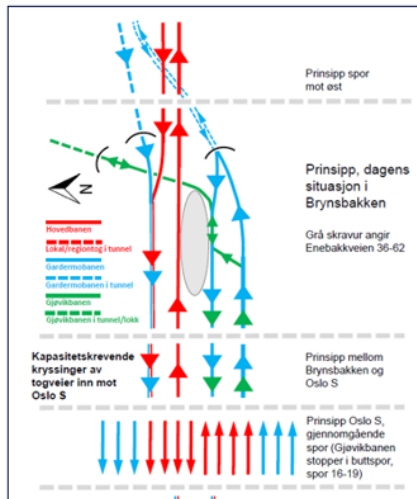
Hovedmålsettingen til prosjektet er å øke kapasiteten på alle banene som går forbi Brynsbakken i dag, med bakgrunn i tre hovedgrunner:

- Gardermobanen er overbelastet i dag
- Sporanordningen i Brynsbakken må tilpasses framtidig togtunnel under Oslo
- Antall avganger på lokaltogene skal økes

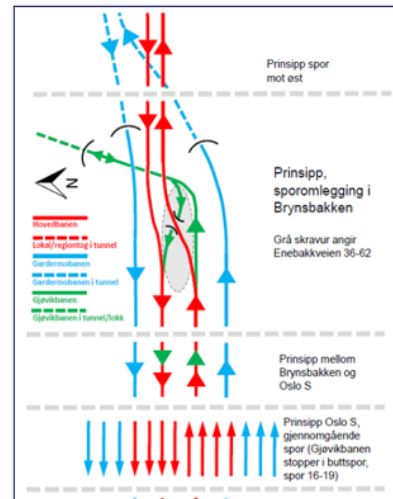


Om prosjektet

Prosjekt Retningsdrift Brynsbakken har til hensikt å separere trafikken, og etablere retningsdrift for de tre banestrekningene Hovedbanen, Gardermobanen og Gjøvikbanen. I tidligere detaljplanarbeid er prosjektet optimalisert og videre detaljert med løsninger basert på sporplanalternativ 8A2.2 fra hovedplan. Denne løsningen ble i hovedplan kvalitetssikret og verifisert til å være tilstrekkelig til å betjene dette nye togtilbudet



Figur 1; Dagens situasjon - Linjedrift

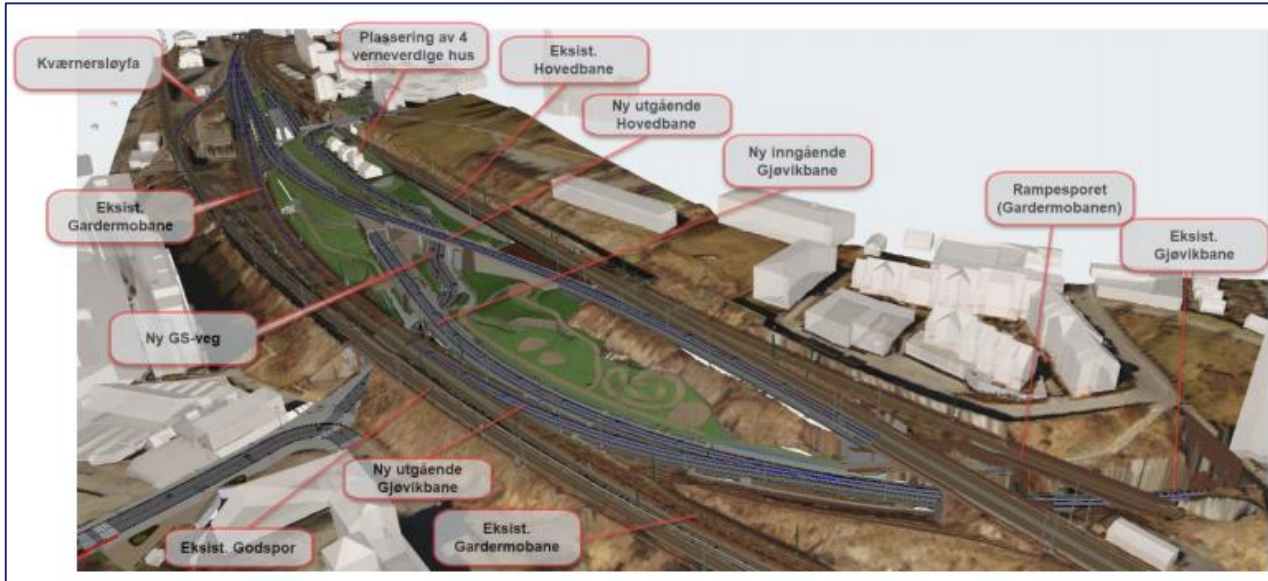


Figur 2; Ny situasjon -Retningsdrift

Om prosjektet

Løsningen omfatter følgende:

- Ny utgående Hovedbane tar av fra eksisterende Gardermobane og kobler seg på eksisterende Hovedbane like før kryssingen over Gjøvikbanen.
- Ny inngående Gjøvikbane tar av fra Gjøvikbanen og går gjennom en betongtunnel og kobles på eksisterende Hovedbane.



Om prosjektet

Et viktig særtrekk for prosjektet er plasseringen i Oslo sentrum, et trangt område med arbeider i og nær spor i drift. I tillegg har prosjektet mange grensesnitt mot eksterne og interne prosjekter og aktører.

Kort oppsummert er prosjektets særtrekk og utfordringer følgende:

- Prosjektet skal bygge nye spor innenfor et lite og trangt geografisk område, hvor det er små arealer til rigg og drift av anlegget. I tillegg er det begrensninger med hensyn til god logistikk inn og ut av området. Det er kun en adkomst til anlegget som kan benyttes under hele anleggsperioden.
- Det er krevende med mellomlagring av jernbaneteknisk materiell og massetransport inn og ut av området, spesielt i forbindelse med faseomlegginger og flytting av store massevolum.
- På de omliggende sporene er det jernbane i drift som ikke skal forstyrres foruten i planlagte brudd. De planlagte bruddene krever gode faseplaner og at gjennomføring av arbeider i bruddene blir planlagt i god tid med nødvendig involvering av, og tilgang på, interne jernbanetekniske ressurser i Bane NOR.
- Trasé for omlegging av 132 kV høyspentkabel gjennom området gir føringer for både prosjektering og utførelse. Detaljprosjektering av trasé, evt. alternative traseer gir en gitt rekkefølge for bygging.
- Prosjektet skal ha en utslippsfri anleggsplass.

Omfanget i kontrakten

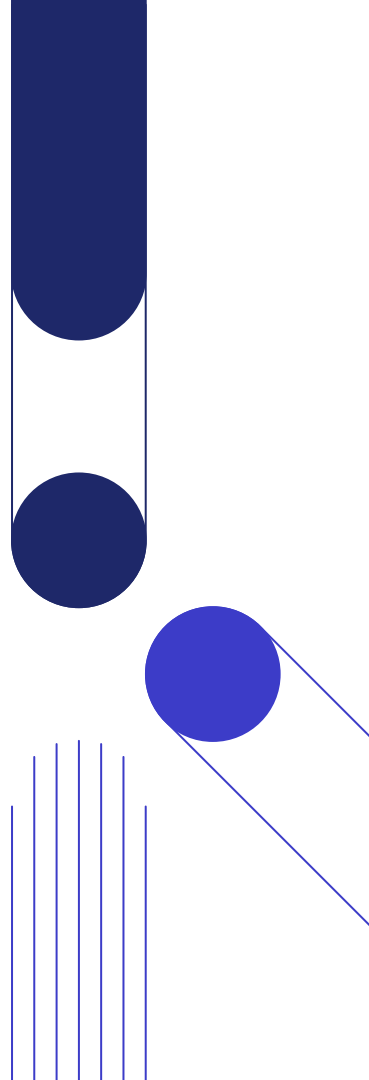
Oslo kommunes vedtak av reguleringsplan for Brynsbakken (24.03.2021) ble opphevet av Statsforvalteren (24.03.2022) på bakgrunn av klage på vedtaket. Bane NOR ønsker å starte opp arbeidet med ny reguleringsplan. Bane NOR har også identifisert et behov for å lete etter kostnadsreduserende tiltak.

Oppdraget er derfor å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning med flere alternativer. Disse vil omfatte:

- Nullalternativet
- Et alternativ som er likt som tidligere vedtatte plan
- Et alternativ som bygger på tidligere vedtatte plan der kostnadsreduserende tiltak er innarbeidet
- Et eller flere alternativer med lokk (betongtunnel/betongkulvert) over deler av sporene.

Oppdragsgiver har hatt oppstartsmøte med Oslo kommune, og er i dialog om utforming av planprogram. Planprogrammet er planlagt lagt ut på offentlig ettersyn før kontraktsinngåelse med rådgiver. Endelig antall planalternativer er ikke avklart.

Oppdraget omfatter (i tillegg til utarbeidelse av reguleringsplan med KU) i hovedsak prosjektering av alle aktuelle fagområder: RAMS, SHA, under- og overbygning, jernbanetekniske faseplaner, anleggsgjennomføring, lavspenning, høyspenning 50 Hz, tele, kontaktledningsanlegg, signal, VA, veg, konstruksjoner, landskapsarkitektur, tunnel/geologi, geoteknikk, støy og ytre miljø. Listen er ikke uttømmende.



Omfanget i kontrakten

Arbeidspakke 0 – Administrasjon

Arbeidspakke 1 – Gjennomgang av grunnlag

Arbeidspakke 2 – Idéfase – kostnadsbesparende tiltak

Arbeidspakke 3 – Vurdering av alternative løsninger med lokk

Arbeidspakke 4 – Vurdering og utarbeidelse teknisk grunnlag

Arbeidspakke 5 – Reguleringsplan med konsekvensutredning

Opsjon 01 – Reguleringsplanbehandling, høring, offentlig ettersyn og merknadsbehandling

Opsjon 02 – Bistand klagebehandling

Opsjon 03 – Teknisk Detaljplan for valgt alternativ

Opsjon 04 – Signal/ERTMS for tidligere valgt planalternativ

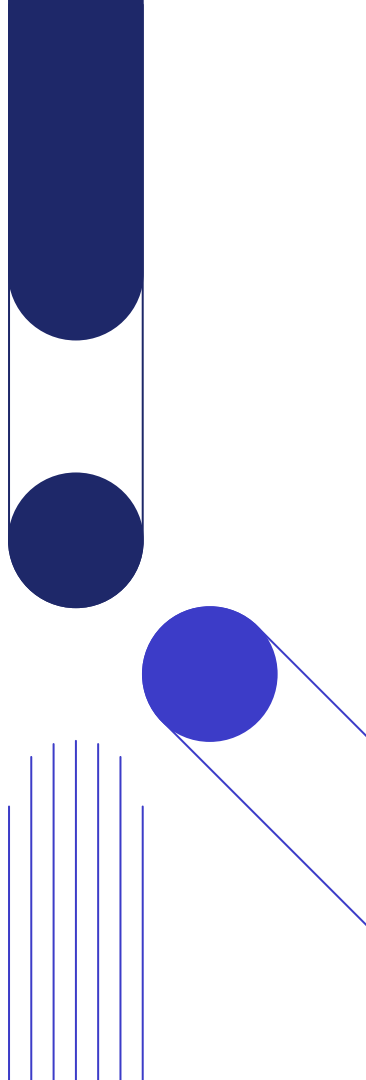
Opsjon 05 – Utarbeidelse av funksjonsspesifikasjon for totalentreprise

Opsjon 03 vurderes utløst hvis arbeidspakke 2 eller 4 viser muligheter for store kostnadsbesparelser

Opsjon 04 vurderes utløst hvis løsning fra eksisterende teknisk detaljplan videreføres

Viktigste milepeler

- Kunngjøring 28.02.2023
- Frist Prekvalifisering 30.03.2022
- Invitasjon til å gi tilbud 17.04.2023
- Tilbudsfrist 22.05.2023
- Forhandlinger
- Frist Revidert tilbud – slutten av juni
- Tildeling – midten av august
- Signering – slutten av august
- Arb pakke 2 – Beslutningsnotat idefase 10 uker etter signering
- Arb pakke 3 – Silingsnotat 16 uker etter signering
- Arb pakke 5 – Ferdig reguleringsplan 12 måneder etter signering



Kvalifikasjonskrav - Leverandørens tekniske og faglige kvalifikasjoner

- Erfaring med arealplanprosesser for samferdselstiltak i tette byområder i Norge, herunder reguleringsplan og konsekvensutredning i samme prosjekt, etter plan- og bygningsloven. Referanser ikke eldre enn 7 år fra avslutning. Pågående prosjekter må minimum ha gjennomført politisk førstegangsbehandling.
- Erfaring med prosjektering av betongkulvert, betongtunnel eller lignende i områder med utfordrende grunnforhold. Detaljeringsgrad minimum tilsvarende teknisk detaljplan. Relevant del av oppdraget skal være avsluttet (godkjent 3.parts kontroll) og ikke eldre enn 7 år fra avslutning av oppdrag.
- Erfaring med teknisk detaljplan for samferdselsutbygging i Norge med investeringskostnad over 500MNOK (2020-kroner), hvorav minst ett jernbaneprosjekt. Oppdraget skal være avsluttet og ikke eldre enn 10 år fra avslutning av oppdrag.
- Erfaring med å utrede støyforhold og prosjektere støytiltak i områder med mange støykilder. Detaljeringsgrad minimum tilsvarende teknisk detaljplan. Oppdraget skal være avsluttet og ikke eldre enn 7 år fra avslutning av oppdrag.

Tildelingskriterier

- Pris
 - Timepriser
- Kvalitet
 - Kompetanse og relevant erfaring hos tilbudt nøkkelpersonell
 - Oppdragsforståelse og planlagt gjennomføring
 - Arbeidspakker maks 10 sider, opsjoner maks 3 sider
- Nøkkelpersoner
 - Oppdragsleder
 - Disiplinleder arealplan
 - Prosjekteringsleder
 - Fagansvarlig – Støy
 - Fagansvarlig – Geoteknikk
 - Fagansvarlig – Anleggsgjennomføring
 - Fagansvarlig – Over- og underbygning Spor
 - Fagansvarlig – Konstruksjon
 - Fagansvarlig – Signal / ERTMS
 - Fagansvarlig – Kulturminner og kulturmiljø

